

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Stephan Kühn (Dresden), Christian Kühn (Tübingen), Peter Meiwald, Dr. Julia Verlinden, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Förderung von Pedelecs und Lastenfahrrädern

Rund 1,6 Millionen elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs) und E-Bikes sind inzwischen auf Deutschlands Straßen unterwegs (Nationaler Radverkehrsplan 2020). Immer mehr Menschen steigen auf Elektrofahrräder um. Sie wollen ohne Schwitzen im Büro ankommen, mühelos den Berg hinauffahren oder längere Touren unternehmen. Auch für mobilitätseingeschränkte Menschen bieten sie neue Möglichkeiten. Längst haben Pedelecs ihr Image verloren, nur etwas für ältere Menschen zu sein. Mit einer Vielzahl von Produkten vom Faltrad bis zum Lastenfahrrad erschließen sie neue Nutzergruppen und tragen zur zunehmenden Beliebtheit des Fahrradfahrens bei.

Pedelecs erweitern den Aktionsradius, was sie insbesondere für den Pendlerverkehr interessant macht. Laut einer repräsentativen Umfrage der forsa. Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH können sich etwa 23 Prozent der Erwerbstätigen vorstellen, mit dem Pedelec zur Arbeit zu fahren und das Auto manchmal zu ersetzen (www.nationaler-radverkehrsplan.de).

Darüber hinaus eröffnen elektrisch unterstützte Lastenfahrräder neue Möglichkeiten im Bereich Citylogistik. Wie groß das Potenzial ist, verdeutlicht eine aktuelle Studie des EU-geförderten Cyclelogistics-Projektes. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass 51 Prozent aller motorisierten Transporte in europäischen Städten auf Lastenräder verlagert werden könnten. Denn insbesondere bei Transporten bis 250 Kilogramm ist das Lastenrad oft schneller, günstiger und praktischer als das Auto.

Sollen die Potenziale der Elektrofahrräder künftig noch besser genutzt werden und sollen noch mehr Menschen auf diese stadtverträglichen umweltfreundlichen Verkehrsmittel umsteigen, müssen allerdings einige Voraussetzungen erfüllt werden. Dazu zählen eine ausreichend dimensionierte Infrastruktur, die sich an den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) orientiert sowie sichere Abstellmöglichkeiten, insbesondere an Bahnhöfen und Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Ziele hat sich die Bundesregierung zur Verbesserung der Förderung von Pedelecs, Lastenfahrrädern und Fahrradtaxen jeweils bis zum Jahr 2017 und bis zum Jahr 2020 gesetzt?

2. In welchem finanziellen Umfang und durch welche Maßnahmen hat der Bund seit Inkrafttreten des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP) den Einsatz von Pedelecs im Rahmen der Förderung der Elektromobilität unterstützt, und welche weiteren Maßnahmen sind mit welchem jeweiligen Budget bis wann geplant (bitte tabellarisch aufführen)?
3. Plant die Bundesregierung die Ausweisung eines konkreten Etats und von konkreten Maßnahmen zur Förderung von elektrisch unterstützten Fahrrädern innerhalb des Regierungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität?
 - a) Falls ja, in welcher Höhe?
 - b) Falls nein, aus welchen Gründen wird darauf verzichtet?
4. In welchem Umfang testen welche Bundesbehörden und untergeordneten Einrichtungen des Bundes Pedelecs und Lastenfahrräder?
5. Plant die Bundesregierung, die Nutzung von Pedelecs und ein- bzw. mehrspurigen Lastenrädern durch entsprechende Maßnahmen in der Beschaffungs- und Vergabepolitik des Bundes verstärkt zu fördern?
 - a) Falls ja, durch welche Maßnahmen?
 - b) Falls nein, warum wurde bisher auf eine Aufnahme von Pedelecs und Lastenfahrrädern als sogenannter innovativer Artikel in den Warenkatalog für Einrichtungen des Bundes verzichtet?
 - c) Warum gibt es bisher keinen Rahmenvertrag für Dienstfahrräder im Kaufhaus des Bundes, die eine einheitliche Beschaffungspraxis in Einrichtungen des Bundes ermöglichen würde?
6. Welche Maßnahmen zur Vereinheitlichung der Ladesysteme und zur Förderung der Nutzerfreundlichkeit der Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Bikes plant die Bundesregierung bis wann umzusetzen?
7. Wie schätzt die Bundesregierung das Potential von Fahrradtaxen zum gewerblichen Personentransport ein, zum Beispiel im Bereich des Tourismus?
8. Welchen ordnungsrechtlichen Anpassungsbedarf sieht die Bundesregierung, um die zunehmende Nutzung von Pedelecs sowie ein- bzw. mehrspurigen Lastenrädern weiter zu fördern, beispielsweise bei der Dimensionierung der Radverkehrsinfrastruktur?
9. Welchen Anpassungsbedarf sieht die Bundesregierung bei den Sicherheitsnormen für Pedelecs und Lastenräder (beispielsweise Bremsen, Rahmenstabilität, Akkus)?
10. Welchen Anpassungsbedarf sieht die Bundesregierung bei den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010), insbesondere bei der regelgerechten Planung straßenbegleitender Radwege und beim Geschwindigkeitsniveau?
11. Welchen Forschungsbedarf sieht die Bundesregierung bei gemeinsam mit dem Fußverkehr geführten Radwegen hinsichtlich der höheren Geschwindigkeiten der Pedelecs?
12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Rechtsauffassung des Oberlandesgerichts Dresden aus dem Jahr 2004, nach der das Verbot der Personenbeförderung in § 21 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nicht dahingehend auszulegen ist, dass hierunter auch eine dreirädrige und durch Muskelkraft angetriebene Fahrradrikscha fällt?

Plant die Bundesregierung, ihre Auslegung von § 21 Absatz 3 StVO dahingehend zu ändern, dass der gewerbliche Personentransport mit geeigneten

dreirädrigen Fahrradtaxi zukünftig ohne Sondergenehmigung der Straßenverkehrsbehörde möglich ist?

13. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung angesichts der wachsenden Produktpalette im Bereich der Lastenräder bei der bisherigen Einschränkung des Kindertransportes mit Fahrradanhängern bzw. Lastenrädern gemäß § 21 Absatz 3 StVO, welche den Transport auf zwei Kleinkinder pro Fahrrad beschränkt?

Berlin, den 8. Juli 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

